

TESIS
3865

Universidad del Salvador
Maestría en Comercio Internacional

SINIESTROS MARITIMOS

Su Clasificación. Tratamiento Preventivo Extrajudicial y Judicial.



Maestrando: Dra. Carina Inés Amaya

Director de Tesis: Lic. Ignacio Vitón

USAL
UNIVERSIDAD
DEL SALVADOR



Índice

INTRODUCCION.....	5
El transporte Internacional de Mercaderías	5
Los siniestros en el transporte marítimo de mercaderías.....	5
Importancia del transporte marítimo de los bienes.....	7
Clasificación Técnica de Buques, según el tipo de carga.....	7

CAPITULO I

SEGUROS.....	10
El Seguro en el transporte marítimo de mercaderías	10
Antecedentes de los Seguros Marítimos.....	10
Concepto, caracteres y fin del seguro de transporte marítimo	11
El contrato de Seguro Marítimo	12
Caracteres del contrato de seguro	13
Principios Básicos de la indemnización por el Seguro.....	14
Los principios técnicos del seguro	15
El costo del seguro.....	15
Duración del Seguro	15
Cargas del transportista en relación al seguro	16
Cargas del Asegurado.....	17
Cargas de la Aseguradora.....	18
El papel de la Superintendencia de Seguros de la Nación.....	18
El Certificado de Seguro.....	19
La Ley de Seguros	19
El infraseguro	19
El seguro por la responsabilidad del armador y del transportador	19
Las Pólizas de Seguro Marítimo	20
La importancia de la Póliza de Seguros.....	20
Interpretación de las cláusulas de las pólizas de seguro.....	20
Para la entrega fraccionada de mercaderías.....	20
La póliza nominativa	21
Las pólizas marítimas a la orden o al portador.....	21
La Póliza Flotante o de Abandono	21
Intervención Profesional.....	23
Los riesgos marítimos asegurables.....	23
Riesgo e interés asegurable.....	24
Intereses Asegurables	24
Legitimidad.....	24
Prueba de la existencia del interés asegurable.....	25
Intereses Asegurables sobre la carga.....	25

CAPITULO II

EL TRANSPORTE DE MERCADERIAS. EL VALOR Y LA RESPONSABILIDAD ..	27
El contenedor como elemento de transporte de mercancías.....	27



El Valor de la Mercadería.....	28
La suma asegurada y el valor de la mercadería.....	28
Condiciones especiales de fijación del valor sobre la carga.....	28
Momento de concreción del valor de la carga	29
La Recomposición de Valor	30
La Responsabilidad	30
La Responsabilidad	30
Tipos de responsabilidad del armador – transportador.....	31
La Citación en Garantía de la Aseguradora:.....	33
Objeto de prueba:.....	33
Cristalización de la responsabilidad del armador- transportador	33
Límite temporal de la responsabilidad del transportador	34
Limite cuantitativo de responsabilidad del armador – transportador	34
La Responsabilidad en el Transporte de Mercancías	36
La responsabilidad del “Freight Forwarder” u operador de transporte.	36
El transporte	37
Flete y obligaciones del Transportador y Fletante	37
El valor del flete	38
La entrega de la documentación:.....	38
Recepción de la mercadería.....	38
Seguros Marítimos.....	38
Principales seguros marítimos.....	38
Imposición Legislativa de las pólizas de seguro marítimo.....	38
El valor asegurable	39
Valor del interés asegurable	39
Los daños excluidos	40
 CAPITULO III	
LOS SINIESTROS MARÍTIMOS.....	40
La causa de los siniestros. Su relación con los seguros.....	40
Exclusión legal de la cobertura.....	41
El principio del Favor Debitoris	41
CLASIFICACION DE LOS SINIESTROS MARITIMOS.....	43
SINIESTROS A BORDO DEL BUQUE	43
 CAPITULO IV	
SINIESTROS POR FUERA DEL BUQUE	67
SINIESTROS AL CONTENENDOR	73
SINIESTROS DEL MAR.....	74
Clasificación de los riesgos marítimos	75
Ejemplos de Siniestros Marítimos a bordo de buques	76
El tratamiento de los siniestros como Averías Particulares o Averías Gruesas	78



Averías. Concepto.	78
Averías particulares	78
Avería Gruesa	79
Seguros tradicionales sobre Averías en las Mercancías. Cláusulas.....	80
Vigencia de las Pólizas de seguro.....	89

CAPITULO V

TRATAMIENTO PREVENTIVO DE LOS SINIESTROS MARITIMOS.....	89
---	----

CAPITULO VI

TRATAMIENTO EXTRAJUDICIAL DE LOS SINIESTROS MARÍTIMOS	115
TRATAMIENTO JUDICIAL DE LOS SINIESTROS MARÍTIMOS	118
CONCLUSIONES FINALES	

BIBLIOGRAFIA

- BLAS SIMONE, Osvaldo *"Seguros Marítimos"*, Argentina, Editorial La Ley, 2002.
- CHAMI, Diego Esteban, *"Régimen Jurídico del Transporte Multimodal"*, Argentina, Cooperativa Gráfica Vuelta de Página. Editorial Lexis Nexis, 2005.
- CÓDIGO CIVIL y Leyes Complementarias. (Ley de Sanción 340), 1869.
- FRATALOCCHI, Aldo *"Como exportar e importar" Cálculo del costo y del precio internacional*, Argentina, Editorial Errepar S.A. 2002.
- HANDABAKA, Alberto Ruibal, *"Gestión Logística de la Distribución Física Internacional"*, Colombia, Grupo Editorial Norma S.A., 1994.
- RAY, José Domingo, *"Derecho de la Navegación" Con textos legales nacionales e internacionales y sobre Comercio Exterior II.*, Argentina, Editorial Abeledo Perrot S.A.E.e I., 1997.
- ZUIDWIJK, Antonio J, *"Contenedores, Buques y Puertos" Partes de un Sistema de Transport.*, Argentina, Actualidad Producciones, 2001.
- Argentina, Poder Legislativo, Ley 17.418., promulgada 30/08/67.
- Argentina, Poder Legislativo. Ley 22.415, promulgada 02/03/1981.

ANEXOS



USAL
UNIVERSIDAD
DEL SALVADOR



INTRODUCCION

El transporte Internacional de Mercaderías

El comercio mundial se desarrolla sobre los transportes marítimos. Éstos constituyen un importante factor de su expansión y el aspecto relevante del tráfico mercantil.

Los buques son utilizados por las grandes ventajas que ofrecen, entre las que encontramos: su capacidad de carga y el bajo costo de explotación del transporte marítimo, su versatilidad, el bajo costo de los fletes, etc.

El buque medio más adecuado para el transporte por agua de carga masiva, es en este sentido, más rápido que el transporte aéreo.

Existe una tendencia de incremento del comercio mundial y de este medio de transporte en particular.

El hecho de haber surgido el tráfico aéreo que reemplaza a los barcos de pasajeros, la renovada distribución de materias primas en el mundo, con la extinción de algunas fuentes y el descubrimiento de otras, el aumento de la distancia media de las travesías, y otros muchos factores, han influido directamente en el número y en los tipos de embarcaciones.

El transporte de cantidades cada vez mayores de productos petrolíferos, en bruto o refinados, ha dado lugar a un colosal aumento del número de petroleros, que actualmente constituyen un tercio de la flota mercante en servicio; la necesidad de acarrear minerales de hierro, bruto y en fundición, así como el cobre y el acero, ha obligado a la creación de un nuevo tipo de buques de carga y las nuevas características del comercio en las grandes líneas intercontinentales, han transformado profundamente las estructuras de los "cargo liners".

En nuestro país, el transporte marítimo de mercaderías es muy importante, hecho que se constata examinando los datos estadísticos de nuestro comercio de importación y exportación. Como institución jurídica, el transporte marítimo se muestra en sus aspectos contractuales, ya que en definitiva la explotación marítima tiene como principal objetivo estos transportes que el medio marino a impuesto, sea para el transporte de cosas o de personas, siendo el primero, de nuestro especial interés en el desarrollo de esta tesis.

Los siniestros en el transporte marítimo de mercaderías

La peligrosa inseguridad física de la aventura por agua no ha logrado ser desterrada, pese a los adelantos en la construcción de los buques y en los sistemas de comunicaciones, a la intervención de organismos públicos de contralor en la proyección y construcción de buques, en la mayor idoneidad y aptitud de los tripulantes y de los buques y en el creciente número de los ordenamientos públicos internacionales de protección y salvamento de la vida humana en el mar y de la carga transportada por mar.

Las crónicas diarias informan que todavía está lejano, lamentablemente, el horizonte de la seguridad humana.

La inseguridad jurídica en el mar deriva en situaciones económicas, a menudo catastróficas para quienes sufren en sus bienes los peligros de la navegación (buques y cargas) o sean responsables por las pérdidas y perjuicios que sufran quienes participan de esa aventura. La aplicación lisa y llana de los principios del *ius communis* a quien participe en la navegación con su buque, lo llevaría a una situación patrimonial catastrófica.

El debido cumplimiento de esos principios generales de quien aprovecha de la navegación de su buque o del buque sobre el que conviniera su utilización, terminarían en su bancarrota,



tanto por la magnitud y diversidad de los bienes y vidas humanas puestos bajo su custodia, como por los enormes daños que pudiera ocasionar a terceros durante la navegación. A su vez, quienes participan de esa aventura por el transporte por agua de sus bienes, también comparten los peligros de esa navegación por la acechanza de los riesgos, como por la posible irresponsabilidad futura del transportador.

Finalmente, a través de la navegación surgen diversos institutos en los que se encuentran implícitos ciertos poderes jurídicos que comprometen a quienes participan de esa aventura, a pesar de no tener una relación obligacional que los responsabilice.

Quienes intervienen en la navegación por agua, como cargadores o consignatarios de mercaderías, también terminan por resultar obligados con sus mismos bienes a participar de una responsabilidad ajena, por actos que no le son propios, sin una justificación aparente, y por los que resultarían exentos de responsabilidad si se aplicaran los principios del derecho común.

A modo de ejemplo:

Si se analizaran debidamente los alcances de la responsabilidad del armador en determinados supuestos – avería gruesa

- el capitán del buque como autoridad pública en ciertas ocasiones
- los créditos marítimos con carácter de privilegiados
- el salvamento y los salarios por salvamento
- el abandono o dejación a favor de la aseguradora de los bienes por daños y pérdidas que sufren por siniestros mayores
- el pronto pago provisorio

Se observa que estos institutos y otros más, conllevan soluciones propias y diferentes de las ofrecidas por el derecho común, que responden a una finalidad implícita que va más allá del simple acto que regulan: *dotar a sus partícipes de la posibilidad de poder conservar y no perder, los medios económicos puestos en la navegación, ante la eventualidad catastrófica de un siniestro. Esa posibilidad busca colocar a quienes intervienen en la navegación, en la contingente situación de poder continuarla con sus primitivos bienes o con otros, al contar nuevamente con los medios económicos pertinentes por obra de esos recaudos normativos.*

En todos los casos se busca ***posibilitar la efectiva navegación.***

En el presente trabajo se procederá a describir genéricamente las principales instituciones, que se relacionan directamente con la navegación marítima y el transporte de mercancías.

Procediendo a realizar una descripción de los siniestros marítimos más comunes perpetrados a bordo de los buques y por hechos de terceros, por vicio propio o por riesgos del mar.

Fue posible detallar en algunos de estos siniestros, el tratamiento legal y preventivo, mientras que en otros sólo se hace una descripción técnica de las causas que lo provocan.

Procurando brindar al lector un escenario panorámico de las consecuencias y mecanismos que se ponen en marcha a raíz de una expedición por agua en el cual la mercadería sufre un siniestro.

El transporte marítimo constituye un negocio complejo, en el que intervienen no sólo las partes, sino también organismos oficiales extranjeros y nacionales de contralor, bancos, compañías de seguro, etc.



Importancia del transporte marítimo de los bienes

La Bodega Marítima es necesaria para el transporte de bienes a granel o de gran volumen y de productos mecánicos, como las maquinarias, su gran capacidad de traslado abarata los fletes que tienen poca incidencia y proporción en los costos finales de esos mismos bienes, al punto que más del 90% de las cargas internacionales se transportan por vía marítima, lo cual justifica su preminencia y el desarrollo de un mercado del cual la actividad aseguradora es su natural apéndice.

En la República Argentina, las estadísticas anuales revelan que, el 95% de su comercio exterior de importación y exportación se realiza vía marítima.

Buques

Clasificación Técnica de Buques, según el tipo de carga

Entre otras clasificaciones describimos tres grandes grupos: Buques de carga general, buques de carga a granel y buques refrigerados.

- 1) Buques de carga general: son aquellos que transportan carga suelta y carga unitarizada.

Los buques de carga general presentan dos elementos esenciales: el espacio para la carga y el equipo de manipuleo. La carga se estiba en las bodegas situadas en la proa y popa del casco, y en el espacio entre cubiertas. Las escotillas deben ser lo más amplias posibles para facilitar el acceso a las bodegas y disminuir el movimiento en sentido horizontal necesario para estibar la carga.

Generalmente las cubiertas de las escotillas se fabrican en diferentes clases de acero y con rodamientos y rieles. Es conveniente que puedan quitarse con facilidad cuando el buque se encuentra en puerto y que ajusten bien, para que sirvan de protección contra el mal tiempo, cuando se hace a la mar. Las escotillas para la carga son de distintos tamaños pero en promedio miden 10 m de largo y 6 m de ancho.

Usualmente, el equipo de manipuleo comprende diversos tipos de grúas. Fijadas al mástil o a postes especiales. Es usual que haya cuatro grúas para cada bodega, pero algunos buques de diseño especial, como aquéllos que pueden lastrarse para aumentar la estabilidad cuando se izan cargas pesadas, están provistos con equipo con capacidad para movilizar cargas de 50 a 180 toneladas.

Las grúas de cubierta tienen ciertas ventajas, por ej.

- la capacidad de izar y desembarcar carga en cualquier sitio dentro de su radio de alcance.
- tienen por objeto cargar y descargar rápidamente cargamentos de hasta tres toneladas.

Están equipados con uno o más tanques, lo que les permite transportar líquidos a granel como parte de su carga y ayudar a mantener el equilibrio cuando están en lastre.

La mayoría de estos buques transportan en cubierta un cierto número de contenedores.

- A) Los buques de carga suelta: operan como un servicio regular en cargueros de línea y en buques eventuales “tramps” – fletados. La carga se introduce y se extrae de las bodegas pieza por pieza o agrupada en eslingas.

Ventajas:



- tienen equipos de manipuleo de carga de primera categoría: grúas, escotillas con cubiertas de acero, escotillas con cubiertas de apertura rápida en el entrepuente, mejor sistema de ventilación y adecuación de tanques profundos.
- Sistemas de ventilación de carga
- Viajan a velocidad alta
- Características técnicas que les permiten transportar una amplia variedad de productos, especialmente bienes manufacturados, materiales semiprocesados, alimentos básicos, etc.
- Algunos tienen grúas gigantes con capacidad para izar cargamentos extrapesados.
- Los buques *tramps* transportan carga a granel: cereales, azúcar, minerales, madera, fertilizantes, copra, harina de pescado, etc.

B) Los buques de carga unitarizada: incluyen portacontenedores (buques celulares) en las modalidades de autotransbordo y transflotación, conocidos como cargueros especializados de carga unitarizada.

Los buques de carga unitarizada: incluyen portacontenedores (buques celulares) en las modalidades de autotransbordo y transflotación, conocidos como cargueros especializados de carga unitarizada.

Estas embarcaciones presentan dos elementos esenciales: el espacio para la carga y el equipo de manipuleo. La carga se estiba en las bodegas situadas en la proa y popa del casco, y en el espacio entre cubiertas. Las escotillas deben ser lo más amplias posibles para facilitar el acceso a las bodegas y disminuir el movimiento en sentido horizontal necesario para estibar la carga.

Generalmente las cubiertas de las escotillas se fabrican en diferentes clases de acero y con rodamientos y rieles. Es conveniente que puedan quitarse con facilidad cuando el buque se encuentra en puerto y que ajusten bien, para que sirvan de protección contra el mal tiempo, cuando se hace a la mar. Las escotillas para la carga son de distintos tamaños pero en promedio miden 10 m de largo y 6 m de ancho.

Usualmente, el equipo de manipuleo comprende diversos tipos de grúas. Fijadas al mástil o a postes especiales. Es usual que haya cuatro grúas para cada bodega, pero algunos buques de diseño especial, como aquéllos que pueden lastrarse para aumentar la estabilidad cuando se izan cargas pesadas, están provistos con equipo con capacidad para movilizar cargas de 50 a 180 toneladas.

Las grúas de cubierta tienen ciertas ventajas, por ej.

- la capacidad de izar y desembarcar carga en cualquier sitio dentro de su radio de alcance.
- tienen por objeto cargar y descargar rápidamente cargamentos de hasta tres toneladas.

Están equipados con uno o más tanques, lo que les permite transportar líquidos a granel como parte de su carga y ayudar a mantener el equilibrio cuando están en lastre. La mayoría de estos buques transportan en cubierta un cierto número de contenedores.



B.1) El buque portacontenedor: son embarcaciones construidas para el transporte de contenedores en el espacio destinado a la carga: bodegas, cubierta al aire libre, etc. Algunos están equipados con grúas en cubiertas que facilitan el movimiento de los contenedores. Los contenedores van en las bodegas formando pilas de hasta seis. En grupos en proa y popa del buque, y su número depende del ancho del buque. Cada célula circunscribe una pila de contenedores que va desde el nivel de la escotilla hasta el fondo de la bodega.

Los contenedores que son transportados en cubierta son asegurados cuidadosamente para evitar que se desplacen y con frecuencia se encuentran pilas de tres contenedores de altura en cubierta, lo cual mejora la productividad de este tipo de transporte.

- 2) Buques de carga a granel: poseen cubiertas amplias y transportan carga sin embalar, la cual se carga o descarga en las bodegas o tanques del buque por vaciado, lado o bamboleo.
 - A- Buque de carga líquida: para el transporte de gas licuado a granel y químicos líquidos. La OMI ha elaborado el "Código para la construcción y equipamiento de buques que transportan químicos peligrosos a granel".
 - B- Buque tanquero petrolero: transportan petróleo de diversos grados, como los llamados blancos: gasolina, kerosene, etc. O los negros: crudos o aceite combustible. Los tanques de estos buques petroleros están recubiertos de materiales especiales cuya limpieza y preparación exige el estricto cumplimiento de una serie de reglas.
 - C- Buque carguero de gas licuado: gas natural (metano), gases del petróleo (propano, butano) o alcohol metílico. Se distinguen por la forma esférica de sus tanques de presión situados sobre la cubierta. El gas se licúa por presión, temperatura o una combinación de ambas.
 - D- El buque multitank: tiene un gran número de unidades cilíndricas relativamente pequeñas colocadas verticalmente, el aislamiento es así más fácil y los daños menos frecuentes.
 - E- Buques de carga sólida o seca: estos buques vienen de muchos diseños y con una capacidad de peso muerto considerable. Tienen escotillas amplias y bodegas sin obstáculos que facilitan la carga y descarga. El tiempo que permanecen estos buques en el puerto representa una porción significativa del costo total del transporte. Los buques grandes que transportan sólidos, por lo general operan en terminales equipadas adecuadamente para el manipuleo de la carga que transportan. La carga sólida o seca a granel está compuesta básicamente por materias primas; productos como: minerales, cereales, azúcar y carbón. Se los llama buques "minigraneleros", "Panamax", éstos últimos navegan a través del canal de Panamá, "mineraleros", "cerealeros", "azucareros", "para productos de madera", "carguero cambiando",
- 3) Buques refrigerados: estos están destinados al transporte de comestibles como frutas, verduras, carnes, productos lácteos y de mar, y gran variedad de bienes perecederos no comestibles como flores, arbustos, bulbos y semillas. Es importante considerar en este tipo de buques la existencia de aislamiento de espacio destinado a la carga, la temperatura del aire, la temperatura del mar, la estiba de la carga en las cámaras refrigeradas en forma tal que permita la circulación del aire.



Algunas mercaderías se transportan congeladas como la carne, la fruta.

La naturaleza perecedera de la carga y el relativo alto costo de operación de los equipos de enfriamiento, para el transporte de este tipo de producto, hacen necesario el uso de barcos más veloces.

A este tipo de buques se los conoce con el nombre de “reefers”.

Seguros

El Seguro en el transporte marítimo de mercaderías

Las “ventas marítimas”, son aquellas que se perfeccionan cuando las partes están en distintos lugares, en el cual el contrato debe estar precedido o seguido de una operación de transporte y eventualmente por una de seguro.

Compra - venta de mercaderías, transporte y seguro se encuentran, por voluntad de las partes, en una situación de interdependencia.

Las mercaderías vendidas deben ser objeto de un transporte por agua desde la plaza del vendedor a la del comprador, y el tipo de operación contratada en su caso, se exterioriza por cláusulas de estilo que individualizan las modalidades de venta marítima contratada.

El desarrollo del seguro moderno es otro elemento que conmueve las razones que se esgrimen para el límite de responsabilidad contractual, ya que los navieros normalmente cubren su responsabilidad contractual y extracontractual emergente de la explotación del buque, a través de las pólizas llamadas “Protection and Indemnity” (P&I), que les proporcionan mutuales de tradición inglesa. Ello alivia la capacidad de los navieros para enfrentar el pago de las indemnizaciones debidas por siniestros, ya que generalmente en definitiva quien paga es el asegurador, desapareciendo el riesgo de la bancarrota del armador.

La tarificación de los riesgos que los aseguradores toman a su cargo se refleja en las “primas” cobradas, lo que aleja peligros para la evolución de la empresa aseguradora.

Antecedentes de los Seguros Marítimos

Los seguros marítimos se desarrollaron a raíz de las expediciones por agua.

En sus primeros tiempos, el seguro tenía las características de una compra-venta o mutuo, condicionada a la llegada exitosa del buque a su destino.

Como todo lo que evoluciona en el tiempo, en materia de reglamentación las expediciones conllevaban sus riesgos en travesías. Estos riesgos comenzaron a ser regulados en la Edad Media para proteger a todos los que podían sufrir pérdidas por las mercaderías que transportaban.

En aquella época, se aplicaba el criterio del reparto proporcional de los riesgos. Fundado sobre una ideología de vínculo de solidaridad “frente a los comunes intereses y al común peligro”^a

En las antiguas registraciones, el seguro funcionaba como un accesorio de los costos de transporte de la mercadería en el cual el armador que era el mismo propietario del buque es quien responde por los daños causados por un siniestro. Se perfeccionaba un único contrato

^a Brunetti, Antonio, “Derecho marítimo privado italiano, traduc., Barcelona, 1950, t. I, p. 194.



que incluía el transporte y el riesgo “*nolo y rischio*”, tal como surge del Libro Mayor de la Compañía de Calimala de Franceso del Bene, de Florencia, en 1319.

La más antigua regulación sobre los seguros marítimos son “*Las Ordenanzas de los Magistrados de Barcelona*” escritas en el año 1435. Sus artículos tienden a suprimir los daños y los debates que pudieran originarse en el buque, mercancías y bienes.

“*El Guidón de la Mer*” es la primera compilación normativa francesa más completa sobre los seguros marítimos. Data del Siglo XVI.^β

La *Ordonnance Touch La Marine*^γ de 1681, fue una copia del Guidón de la Mer, con sus 74 artículos se constituyó en una completa reglamentación de los seguros marítimos.

Fue el antecedente de uno de los capítulos del *Code de Commerce* francés de 1807 y éste último fue el antecedente del Libro III de los códigos de comercio de los países latinoamericanos que contienen normativa sobre los seguros.

Existieron otros compendios normativos como los Rôles d’ Oléron, las Leyes de Wisby y el Consulado del Mar, más estos no regulaban aspectos relacionados al seguro marítimo.

Concepto, caracteres y fin del seguro de transporte marítimo

Refiriéndonos, muy sintéticamente, a los principios generales en el derecho inglés, la Ley de Seguros 17.418, a las normas de la Ley de Navegación y a los aspectos fundamentales de las distintas coberturas y pólizas, ya que un análisis a fondo superaría los límites de este trabajo.

El rubro seguro marítimo comprende el seguro destinado a indemnizar un daño o pérdida sufridos por intereses asegurables durante una aventura marítima¹, o en aguas interiores, o durante las operaciones terrestres que son accesorias, conforme lo establece el art. 409 de la Ley de Navegación.²

“El seguro de Transporte Marítimo es aquel contrato por medio del cual el asegurador asume los daños y pérdidas materiales sobrevenidos, bien al material de transporte, o bien a los objetos transportados en caso de traslado o viaje por vía fluvial, férrea, aérea o marítima”.

Fin: su finalidad no es otra que la de cubrir las mercancías contra los diversos riesgos que pueden afectarlas durante su traslado de un lugar a otro y, por extensión, durante determinados períodos (estancias), o situaciones (carga y descarga), relacionados con el hecho de transporte.

^β Pardessus Collection, cit., t V.p. 377 tomado de la edición de Cleirac, Us Et coutumes de la mer.

^γ Promulgada por Jean Baptiste Colbert.

¹ Se considera una aventura marítima, cuando los bienes están sujetos a un peligro marítimo, es decir, peligros del mar, fuego, peligro de guerra, piratas, conmoción, robos, captura, embargo, actos del Principe, echazón, baratería y cualquier otro peligro de naturaleza similar o que sea mencionado en la póliza. En general, comprende cualquier peligro derivado de la navegación.

² Ley de Navegación. Art. 409 “*Las disposiciones de esta Sección se aplican a los contratos de seguros destinados a indemnizar un daño o pérdida sufridos por los intereses asegurables durante una aventura marítima, o en aguas interiores, o durante las operaciones terrestres que fueran accesorias. Cuando el viaje sea por agua y por tierra o por aire, se aplican, salvo pacto en contrario, las normas del seguro marítimo.*”



El art. 1 de la Ley 17.418 dispone: “*Hay contrato de seguro cuando el asegurador se obliga, mediante una prima o cotización, a resarcir un daño o cumplir la prestación convenida si ocurre el evento previsto*”.³

El art. 4 de la Ley de Seguros 17.418 establece que “el contrato de seguro es consensual, los derechos y obligaciones recíprocos del asegurador y asegurado, empiezan desde que se ha celebrado la convención, aún antes de emitirse la póliza”.

El seguro resulta una operación jurídica y técnico económica unitaria, sujeta a principios específicos.

La relación asegurado - aseguradora pretende la protección del primero contra ciertos riesgos por el recíproco compromiso de absolverlos por parte de la segunda.

Los seguros privados – a diferencia del seguro social – fueron creados por iniciativa privada y su explotación es llevada a cabo por entidades jurídicas privadas (empresas) que apoyan su técnica de financiación mediante la fijación de una prima pura o compensatoria, como contraprestación del riesgo asumido, adicionándole un plus o ganancia que esperan obtener.

El contrato de Seguro Marítimo

En principio, debe reconocerse que los bienes y las relaciones jurídicas regulados por el Derecho de la Navegación son referente a los intereses asegurables expuestos a los pertinentes riesgos marítimos. Es decir, que esos bienes y esas relaciones jurídicas conforman los elementos objetivos de los seguros marítimos porque determinan los específicos intereses asegurables expuestos a los también pertinentes riesgos de la navegación o a los que se produzcan “durante o con motivo” de ese traslado por agua.

Los diversos institutos del derecho de la Navegación como el buque, las responsabilidades derivadas de la navegación, sea por reclamos contra el armador, fletante, fletador o transportador o por las contribuciones en avería gruesa o por salarios de salvamento o por incumplimientos de contrato o por daños a terceros por abordaje y hasta por el cobro del flete y por el beneficio esperado en un transporte frustrado de mercancías, conforman intereses asegurables específicos, con coberturas marítimas también específicas, que deben observar y garantizar las particularidades propias que les reconoce y estudia el Derecho de la Navegación y que los particulariza. Ello motiva que esta rama del Derecho signe con su caracterología y esté presente en cada uno de los seguros marítimos a través de un correlato simbiótico.

En otras palabras, el riesgo del mar o sobre el mar, que para muchos distingue a los seguros marítimos, ceden, como elementos individualizantes del seguro marítimo, ante la necesidad de reconocer, en cada interés asegurable de sus coberturas, las caracterizaciones que el Derecho de la Navegación reconoce a cada uno de los bienes o relaciones referidos y que destaca y lleva a su individualización.

Estos distintos bienes y relaciones jurídicas regulados por el Derecho de la Navegación y a través de su debido proceso, se convierten en elementos jurídicos en el campo asegurativo al punto de estructurar y personalizar coberturas aseguradoras específicas y peculiares.

³ Coincide con esa pauta el art. 1882 del *Codice civile Italiano* y con la ley francesa del 13/7/2930, en reemplazo del art. 1964 de su Code Civil.



Concepto: “El contrato de seguro marítimo cubre una universalidad de riesgos⁴ que pueden afectar a diversos intereses asegurables (buque, carga, flete, beneficio esperado y/o responsabilidades) regulados por el Derecho de la Navegación, durante su traslado por agua o con motivo o en ocasión de dicho traslado”.

Cabe destacar en el seguro marítimo las figuras de “El abandono a la aseguradora”, ante un “sinistro mayor” y “el pronto pago provisorio” reconocido a favor del asegurado, son institutos particulares del seguro marítimo que posibilitan la efectiva realización de la navegación al brindar seguridad jurídica y económica a quienes sufrieron perjuicios siniestrales. Con lo cual, esa posibilidad del seguro marítimo adopta un valor jurídico finalista propio del Derecho de la Navegación, que lo caracteriza al integrarse al mismo.

Caracteres del contrato de seguro

El contrato de seguro es indemnizatorio, consensual, aleatorio, de ejecución continuada y de adhesión, de orden público, además es sinalagmático con recíprocos derechos y obligaciones, cuya cobertura elige el asegurado, quien debe observar una serie de cargas.

Es Consensual: los derechos y obligaciones empiezan desde que se ha celebrado la convención, aún antes de emitirse la póliza.

Es Aleatorio: porque nunca se sabe, en el momento de celebrarse, si el asegurador lucrará con la prima o si deberá pagar la indemnización.

Es de ejecución continuada: los actos ejecutados en cumplimiento del contrato son válidos aunque se produzca la resolución del mismo, por ejemplo, el pago de las primas.

Es de adhesión: por cuanto la póliza esta impresa y el asegurado no discute las cláusulas establecidas de antemano por el asegurador. La consecuencia lógica ha sido la intervención estatal en la redacción de las pólizas, para lo cual en nuestro país se cuenta con la Superintendencia de Seguros que es la encargada de aprobar las cláusulas – tipo de las distintas pólizas.

Técnicamente el contrato dura mientras se paga la prima y coincide con el tiempo durante el cual el asegurador se obliga a soportar los riesgos.

Es de Orden Público: la característica fundamental es la libertad contractual, salvo aquellas cláusulas que se consideran contrarias al orden público y que no podrán ser derogadas por pacto en contrario.

El ingreso o adhesión a este tipo de seguro es voluntario, por el libre consentimiento de las partes y se formaliza por escrito con la emisión de la póliza, donde se enumeran los derechos y las obligaciones del asegurado y de la aseguradora, aunque tengan plena vigencia normativas legales con clara intención tuitiva a favor del asegurado.

El seguro es una valiosa institución que posibilita la evolución y satisfacción de los intereses humanos. Su existencia y desarrollo se entrelazan con los valores de justicia, seguridad, solidaridad.

La actividad aseguradora se vincula con normas y principios jurídicos, técnicos y económicos.

⁴ La universalidad referida en la cobertura marítima puede extenderse, además, durante o en ocasión de su “traslado” por agua (vía marítima, fluvial, lacustre), mientras realice un nuevo tránsito terrestre “en ocasión” del marítimo, para posibilitar la efectiva vigencia de la cobertura, prolongando sus efectos bajo la tipificación y beneficios de una normativa singular de las partes



El régimen asegurador se caracteriza, doblemente, por la imposición y debido cumplimiento de un sistema normativo reglamentario y obligatorio, como por el indelegable contralor estatal de las empresas aseguradoras.

La moderna vida contemporánea se caracteriza por la masificación en la producción y comercialización de bienes, en la prestación de servicios y en la formalización de los derechos deberes de las partes. Estas connotaciones se trasladan al contrato de seguro y le hacen participar del ahorro de tiempo en su formulación por la uniformidad en su redacción e interpretación y también, en su comprensión judicial como **contrato de adhesión**, con cláusulas predispuestas valoradas contra proferentem, por aplicación del **principio del favor debilis**. Esa masificación lleva a la utilización e imposición de formularios y contratos – tipo por las empresas aseguradoras y a la adhesión o sometimiento a los mismos por el asegurado.⁵ Existe una artificial igualdad que reduce y hasta anula el libre juego de voluntades. La libertad de contratar del asegurado se ve limitada a tener que aceptar o no, *in totum*, la póliza tipo que se le ofrece reduciéndolo a la simple elección de la aseguradora.

A- Cantidad de copias

El art. 1021 del Código Civil dispone que “los convenios deben ser redactados en tantos originales como partes haya con un interés distinto”, el art. 1013 establece que “será suficiente que el original que quede en poder de una de las partes cuente con la firma de la otra”.

B- Del uso de la firma electrónica.

Regulada por Ley 25.056 del año 2001, reconoce la validez de la firma electrónica o digital y su eficacia jurídica.

La utilización de la firma electrónica o digital en la concertación e instrumentación de las pólizas de seguro a través de los medios correspondientes se ha hecho práctica corriente.

La ausencia de firma de la aseguradora se compensa con la emisión y registración de los datos y cifras pertinentes en sus propias instalaciones electrónicas.

Por lo que debe procurarse la custodia de los datos electrónicos resultantes ante su posible manipulación y adulteración (tampering).

La firma de un documento como evidencia y aprobación de su contenido es reemplazada por “la firma digital”, propia de los documentos concertados electrónicamente, utilizando claves diferentes: la clave pública de encriptación y la clave privada para verificar y validar aquélla.

No obstante, la Ley de Contrato de Seguro de Argentina en su Art. 11 establece que “El contrato de seguro sólo puede probarse por escrito, sin embargo, todos los demás medios de prueba serán admitidos si hay principio de prueba por escrito”.

Principios Básicos de la indemnización por el Seguro

- ❖ Nadie puede pretender indemnizaciones superiores al daño sufrido.
- ❖ El seguro no puede constituir causa de lucro o beneficio para el asegurado.

⁵ Duguit, Leon. *Las Transformaciones del derecho privado desde el Código de Napoleon*, Madrid, 1912, p. 140. Señala que en los contratos de adhesión los contratantes “no se conocen y no pactan por un acuerdo las condiciones del pretendido contrato, ya que no existen tratativas, sino sólo una oferta y una aceptación”.